PÚBLICO
DIVULGACIÓN SIMULTÁNEA

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PARAGUAY

PROGRAMA DE RECONVERSIÓN DEL CENTRO, MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO Y OFICINAS DE GOBIERNO (PR-L1044; 2420/BL-PR)

Y

PROGRAMA ESCUELA VIVA II (PR-L1017; 1880/BL-PR)

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN A LOS PRÉSTAMOS 2420/BL-PR Y 1880/BL-PR

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael Acevedo (TSP/CPR), Jefe de Equipo; Roberto Camblor (CSD/HUD), Jefe de Equipo Alterno; Mercedes Mateo (SCL/EDU); Alejandro Taddia y Agustina Cocha (INE/TSP); Andrés Pereyra (TSP/CAR); Pablo Godoy (TSP/CPR); Oscar Camé (VPS/ESG); Viviana Maya (LEG/SGO); Rodolfo Graham (LEG/SGO); Miguel Aliaga y Ana Castans (FIN/TRY); y Rafael Contreras (SCL/EDU).

De conformidad con la Política de Acceso a la Información, el presente documento se divulga al público de forma simultánea a su distribución al Directorio Ejecutivo del Banco. El presente documento no ha sido aprobado por el Directorio. Si el Directorio lo aprueba con modificaciones, se pondrá a disposición del público una versión revisada que sustituirá y reemplazará la versión original.

ÍNDICE

I. SOLICITUD DEL PRESTATARIO 1

II. DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO PROPUESTO 1

III. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LOS PRÉSTAMOS 3

IV. JUSTIFICACIÓN DEL CAMBIO PROPUESTO 5

V. RECOMENDACIÓN DEL EQUIPO DE PROYECTO 8

ANEXOS	
Anexo I	Nota de Evaluabilidad
Anexo II	Matriz de Resultados actualizada del PR-L1044

ENLACES ELECTRÓNICOS

REQUERIDOS

1. Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS)

OPCIONALES

1. Solicitud para la Modificación de los Préstamos del Gobierno de Paraguay y respuesta del Banco
2. Convenio de cooperación y coordinación interinstitucional entre el MOPC y otros Ministerios para la construcción de oficinas de Gobierno
3. Acta de Audiencia Pública del Estudio de Impacto Ambiental
4. Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Plan Maestro del Puerto de Asunción
5. Aprobación de la Secretaría del Medio Ambiente del Estudio de Impacto Ambiental del Plan Maestro del Puerto de Asunción
6. Plan de Ejecución Plurianual (PEP) (2017-2020) Actualizado
7. Decreto 3457. Plan Maestro del Puerto

ABREVIATURAS	
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BRT	*Bus Rapid Transit*
CO	Capital Ordinario
COC	Capital Ordinario Concesional
EEB	Educación Escolar Básica
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
FAPEP	Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos
FOE	Fondo de Operaciones Especiales
GdP	Gobierno de Paraguay
MEC	Ministerio de Educación y Cultura
MH	Ministro de Hacienda
MOPC	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
PDL	Préstamo en Función de Resultados
UCP	Unidad Coordinadora del Programa

I. SOLICITUD DEL PRESTATARIO

1.1 El Banco cuenta en este momento en su cartera con dos operaciones de préstamo: (i) Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno" (PR-L1044); y (ii) Programa Escuela Viva II (PR-L1017), y los contratos de préstamo 2420/BL-PR y 1880/BL-PR entre las cuales el Gobierno de Paraguay (GdP) ha solicitado una transferencia de fondos. Ambos programas tienen dentro de sus objetivos la construcción de oficinas para diferentes entidades de gobierno.

1.2 Con fecha 6 de marzo de 2017, el Ministerio de Hacienda (MH) de Paraguay solicitó al Banco, a través de la Nota Nº 205, la reorientación del saldo no desembolsado y no comprometido (US$18.000.000) del contrato de préstamo 1880/BL-PR, destinado a financiar el "Programa Escuela Viva II" (PR-L1017) al contrato de préstamo 2420/BL-PR en el sector de desarrollo urbano/transporte destinado a financiar el "Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno" (PR-L1044). En conversación sostenida entre funcionarios del MH y del Banco el día 25 de mayo de 2017, se confirmó la solicitud de reorientación del saldo remanente. Con fecha 29 de mayo de 2017, por medio de la nota CPR/C/2017/473, dirigida al MH, se comunicó al prestatario que el Banco realizaría las gestiones pertinentes con vistas a la aprobación interna de dicha reorientación de recursos, incluyendo la elaboración de los borradores de contratos modificatorios (EEO#1).

II. DESCRIPCIÓN DEL CAMBIO PROPUESTO

2.1 El propósito de este documento es solicitar al Directorio Ejecutivo del Banco la aprobación de las modificaciones descritas en este documento a las resoluciones mediante las cuales se aprobaron las Propuestas de Préstamo del "Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno" (PR-L1044) y del "Programa Escuela Viva II" (PR-L1017), y los contratos de préstamo 2420/BL-PR y 1880/BL-PR, respectivamente[1]. Dichas modificaciones responden a la solicitud de la República del Paraguay de reorientar el saldo de los recursos del contrato de préstamo 1880/BL-PR al contrato de préstamo 2420/BL-PR con el fin de cumplir con el objetivo de consolidar la construcción de las oficinas del Ministerio de Educación y Cultura (MEC), correspondientes al Tramo V del contrato de préstamo 1880/BL-PR, como parte del centro de oficinas de gobierno en el Puerto de Asunción, en el marco del programa PR-L1044. De esta manera, el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), una institución con amplia experiencia en construcción de obras de infraestructura, ejecutará el proyecto de manera más eficiente, como parte de una intervención más integral. El propósito de esta modificación afecta únicamente al Componente I de Reconversión Urbana de la operación

[1] El programa PR-L1044 cuenta con dos contratos de préstamo, el 2419/OC-PR por US$47 millones con cargo al Capital Ordinario (CO), y el 2420/BL-PR por US$78 millones, de los cuales US$15 millones son recursos concesionales y US$62,4 con cargo al CO. Se están reorientando los recursos únicamente al Contrato de Préstamo 2420/BL-PR dado que era el que tenía condiciones financieras más parecidas al 1880/BL-PR (ambos tienen una parte de recursos concesionales en proporción 80-20).

PR-L1044 y no modifica el Componente II correspondiente al desarrollo del Primer Corredor de Transporte Único Masivo. Las modificaciones se reflejarán en dos contratos modificatorios, uno para cada operación.

2.2 Para el programa PR-L1017 se proponen las siguientes modificaciones: (i) se elimina del contrato de préstamo el inciso (g) de la Cláusula 3.06 de las estipulaciones especiales (correspondiente al Tramo V del programa); y (ii) se modifica el texto de la Cláusula 1.02 del contrato de préstamo a fin de estipular que el saldo del financiamiento que está disponible y no comprometido y que alcanza a la cantidad de US$18.000.000, será destinado al financiamiento del programa PR-L1044. Desde la perspectiva contractual, la propuesta del prestatario no modifica los objetivos ni las condiciones financieras, ya que se solicita reorientar el 40% del monto total del financiamiento correspondiente al saldo no desembolsado y no comprometido del contrato de préstamo 1880/BL-PR para incrementar el monto destinado a la construcción de edificios públicos del contrato de préstamo 2420/BL-PR. Con este cambio se estaría cerrando operativamente el programa PR-L1017. Para el contrato de préstamo 1880/BL-PR la fecha final de amortización no debe excederse del 15 de marzo de 2038 para el Capital Ordinario (CO) y del 15 de marzo de 2048 para el ex Fondo de Operaciones Especiales (FOE) o Capital Ordinario Concesional (COC). Considerando que: (i) el actual plazo de desembolso de la PR-L1017 expira el próximo 7 de noviembre de 2017; y (ii) el Tramo IV finalizará con la certificación de metas y gastos el próximo 15 de setiembre de 2017, no se justifica la propuesta de extensión de plazo de expiración de último desembolso de esta operación y se recomienda más bien, el cierre operativo de la misma en el 2017.

2.3 Para el programa PR-L1044 se proponen las siguientes modificaciones: (i) en el Capítulo I de las estipulaciones especiales se modificarían las Cláusulas 1.01 y 1.02, costo del programa y monto del financiamiento, con el fin de reflejar la reorientación de los recursos provenientes del programa PR-L1017 (US$18.000.000); (ii) en el Capítulo II de las estipulaciones especiales las Cláusulas 2.01 y 2.02, amortización e intereses, respectivamente, se reflejarán las condiciones financieras originales correspondientes a los plazos y tasas de cada préstamo; y (iii) el anexo al contrato en el cuadro de costos y en el Subcomponente 4 del Componente I, donde se establece la cantidad de bloques de oficinas de gobierno a construir y la cantidad de metros cuadrados adicionales, incluyendo los del MEC. Los recursos reorientados del préstamo 1880/BL-PR al 2420/BL-PR deben mantener las mismas condiciones financieras que aparecen en el contrato de préstamo 1880/BL-PR, respetando la misma proporción entre el CO y COC (ex FOE) aprobada originalmente (80% CO y 20% ex FOE); el período de expiración del último desembolso de la porción de recursos reorientados del contrato de préstamo 1880/BL-PR se extendería para igualarse con la fecha del último desembolso del contrato de préstamo 2420/BL-PR que es el 27 de diciembre de 2018. Para el contrato de préstamo 2420/BL-PR la fecha final de amortización no debe excederse del 15 de mayo de 2040 para el CO y del 15 de mayo de 2050 para el COC.

III. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LOS PRÉSTAMOS

3.1 **Programa PR-L1044.** Fue aprobado en el año 2010 por un monto de US$125.000.000, de los cuales US$47.000.000 corresponden al contrato de préstamo 2419/OC-PR de CO y US$78.000.000 al 2420/BL-PR (US$15.600.000 de recursos concesionales (FOE) y US$62.400.000 de CO). Asimismo, la contrapartida local original del GdP asciende a US$35.000.000, que sumados a los fondos del Banco totalizan US$160.000.000. El objetivo general del programa es contribuir al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención mediante la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte. Este contrato ha sido anteriormente modificado mediante los contratos modificatorios 1 y 2[2] de fechas 18 de mayo de 2011 y 30 de junio de 2016, respectivamente. El objetivo del contrato codificatorio Nº1 fue revisar las disposiciones del Anexo A del contrato de préstamo en relación con el Componente II del Programa del Primer Corredor de Transporte Único Masivo. El objetivo del contrato modificatorio Nº2 fue reflejar el uso parcial del sistema de contratación del sector público de la República del Paraguay (uso de los sistemas nacionales).

3.2 Para lograr estos objetivos, el programa fue estructurado en los siguientes componentes principales: (i) revitalización urbana de la zona central de Asunción, a fin de revertir el proceso de deterioro urbano actual, promover una revalorización inmobiliaria de la zona y generar un polo de desarrollo urbano para la ciudad; y (ii) la construcción del Primer Corredor Metropolitano de Transporte Público, mediante la estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (*Bus Rapid Transit*, BRT), entre el centro de Asunción y San Lorenzo, a lo largo de la avenida Eusebio Ayala.

3.3 El alcance original del Componente I del programa PR-L1044 prevé: (i) la rehabilitación urbana y puesta en valor del Barrio San Jerónimo, ubicado frente al predio del Puerto de Asunción; (ii) un sistema de espacios abiertos de uso público que incluye el reacondicionamiento de varias plazas y la construcción de un nuevo parque y una plaza, totalizando unas nueve hectáreas contiguas a la zona portuaria; (iii) un enlace vial de los tres poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos; (iv) oficinas de gobierno y centros de atención al contribuyente; y (v) la restauración de edificios históricos de uso público.

3.4 En cuanto a la alineación estratégica de la operación, el marco para el período 2009-2013, indicaba que: (i) las deficiencias en infraestructura son uno de los mayores obstáculos al crecimiento del país, afectando negativamente la competitividad; (ii) dado el estado de decaimiento de la zona céntrica y los barrios del sector de las zonas bajas de la ciudad (los más antiguos de la ciudad), resulta necesaria una operación de renovación urbana de la ciudad de Asunción; y (iii) el sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Asunción (RMA) precisa un cambio del modelo económico e institucional adicionalmente a las mejoras en infraestructura y equipos rodantes. Estos lineamientos continúan

[2] Las modificaciones a que se hace referencia fueron aprobadas de acuerdo con las atribuciones de la Administración del Banco conforme a la OA-420.

siendo válidos. Con relación a la Estrategia vigente del Banco con Paraguay 2014-2018 (GN-2769), dentro del capítulo de Gestión Pública, se hace referencia a “la mejora de la gestión urbana de las áreas metropolitanas y ciudades intermedias que permitirá fortalecer la coordinación de las intervenciones de infraestructura”, elemento dentro del cual se encuadra esta modificación.

3.5 Por otra parte, el proyecto PR-L1044 es consistente con la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) 2010-2020 (AB-3008), en particular con el objetivo estratégico de ofrecer infraestructura incluyente y servicios de infraestructura, y se alinea con los desafíos de desarrollo de productividad e innovación, bajo el criterio de provisión de infraestructura y servicios públicos adecuados, confiables y asequibles. Adicionalmente, el proyecto contribuirá al Marco de Resultados Corporativos (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) mediante el producto previsto de kilómetros de caminos a mejorar y construir.

3.6 El contrato de préstamo demoró mas de tres años en discusión y fue finalmente ratificado por el Congreso de Paraguay el 27 de diciembre de 2013. Obtuvo la elegibilidad en abril del 2014 y desde entonces ha tenido una ejecución del 20,2% del total. Diversos problemas en la conformación de la unidad ejecutora del proyecto y algunos otros temas de carácter técnico, han causado retrasos en la ejecución del proyecto. Sin embargo, durante el primer semestre del año 2016, se logró adjudicar las obras del tramo central del corredor BRT por unos US$55 millones.

3.7 En el componente de reconversión urbana, durante el 2016, por solicitud del gobierno, se transfirieron los recursos del subcomponente del enlace vial de los tres poderes al subcomponente de oficinas de gobierno y se diseñó un Plan Maestro para la reconversión urbana del Puerto de Asunción, el cual fue aprobado por la Junta Municipal de dicha ciudad. Asimismo, se realizó un concurso de anteproyecto para las oficinas de gobierno que se van a construir en dicho predio. Con el proyecto ganador, en el primer semestre de 2017 se licitó y otorgó la no objeción a la adjudicación para la construcción de cuatro torres donde estarán ubicados los ministerios de: (i) Relaciones Exteriores; (ii) Educación y Cultura; (iii) Obras Públicas y Comunicaciones; (iv) Secretaría Nacional para la Vivienda y el Hábitat; (v) Trabajo, Empleo y Seguridad Social; y (vi) la Subsecretaría de Estado de Tributación.

3.8 **Programa PR-L1017.** Fue aprobado el 11 de julio de 2007 por el Directorio Ejecutivo del Banco por un monto de US$45.000.000, 80% de CO del BID y 20% de FOE. Los costos totales estimados del proyecto aprobado eran el equivalente de US$49.500.000, incluyendo US$4.500.000 de contrapartida local del GdP. Con fecha 4 de abril de 2008, el Banco y la República del Paraguay firmaron el contrato de préstamo 1880/BL-PR. Este contrato ha sido, posteriormente, modificado mediante contratos modificatorios 1, 2 y 3 de fechas 25 de octubre de 2012, 16 de diciembre de 2015 y 5 de diciembre de 2016 respectivamente. El objetivo de los contratos modificatorios 1 y 2 fue reprogramar el cumplimiento de algunos de los indicadores de resultado, de tal manera que la nueva sede del MEC quedara como un tramo separado del resto de los indicadores relacionados con desempeño educativo del programa. El objetivo del contrato modificario 3 fue reflejar la nueva estructura orgánica del

MEC que implicó un cambio de dependencia de la Unidad Coordinadora del Programa (UCP).

3.9 El objetivo del proyecto es mejorar las oportunidades de acceso, permanencia y culminación de la Educación Escolar Básica (EEB) con calidad, especialmente de las poblaciones localizadas en los sectores más vulnerables de país. El programa es actualmente ejecutado por el MEC y se financia bajo la modalidad de Préstamo en Función de Resultados (PDL) en cinco tramos de desembolso, además del anticipo. Actualmente se han ejecutado cuatro tramos y se han desembolsado US$27.000.000, lo que representa un 60% de ejecución del total de los recursos. El Tramo V del contrato a la fecha, corresponde únicamente a la construcción de la nueva sede del MEC.

3.10 La ejecución del programa PR-L1017 ha sido lenta, asociada a reprogramaciones en los indicadores de resultado relacionados fundamentalmente con la adjudicacion, finalización y entrega de la obra de la nueva sede del MEC. El proyecto cerrará el Tramo IV con la certificacion de metas y de gastos hasta el 30 de septiembre de 2017. La ejecución financiera de la contrapartida local se realizará en su integralidad como parte de los cuatro tramos que quedan vinculados con la parte educativa del programa. La contrapartida justificada hasta la fecha representa el 174% de los recursos originalmente comprometidos como parte de la contribución local.

IV. JUSTIFICACIÓN DEL CAMBIO PROPUESTO

4.1 El GdP impulsa la reconversión y ampliación de usos del predio de 23 hectáreas del Puerto de Asunción, el cual se encuentra desaprovechado debido al traslado de las instalaciones portuarias a la ciudad de Villeta, ubicada al sur de la capital. Este desarrollo busca posibilitar la regeneración de un área urbana contigua a la Bahía de Asunción y su integración plena al centro, creando un nuevo polo de desarrollo y de espacios públicos para la ciudad. El gobierno ha planteado dentro del Plan Maestro de Reconversión y Usos del Puerto, entre otros, la construcción de oficinas de gobierno para varios ministerios y la ubicación de la futura estación del Metrobús (BRT) en una parte del predio en cuestión. El centro de oficinas de gobierno es uno de los subcomponentes (N°4) del Componente I de Reconversión Urbana del programa PR-L1044 y prevé la construcción de tres bloques de oficinas, estacionamientos y el acondicionamiento del espacio exterior con un área construida de aproximadamente 54.000 m^2. En ese sentido, los arreglos institucionales necesarios para la ejecución efectiva del centro de oficinas previsto como parte del Componente 1 de la operación, que recibirá los recursos reorientados, ya han sido ratificados por el GdP, mediante el Decreto Presidencial 3457 de mayo del 2015, que designa al MOPC como coordinador intersintitucional para la implementacion del Plan Maestro del Puerto de Asunción, a través de la UCP de la operación PR-L1044. El decreto dispone que los presupuestos asignados a las instituciones beneficiarias de la construccion de oficinas públicas, serán transferidos al MOPC, en su carácter de coordinador insterinstucional, a fin de llevar a cabo la licitacion de las obras. De manera complementaria, en enero de 2016 se firmó otro convenio de cooperación y coordinación interinstitucional entre el MOPC, la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), entidad dueña de los terrenos, y los ministerios participantes del proyecto de

oficinas públicas, con el fin de definir todos los aspectos relativos a la ejecución de obras y ubicación de las sedes ministeriales en el predio del puerto (EEO#2; EEO#3).

4.2 La solicitud del MH y del MEC obedece a que la construcción de la nueva sede del MEC, que originalmente se había previsto financiar de forma aislada como parte del Tramo V del contrato de préstamo 1880/BL-PR, no tenía un predio específico para su construcción. Teniendo en cuenta que el centro de oficinas de gobierno será desarrollado en el predio del puerto, el gobierno solicitó al Banco la reorientación de los fondos remanentes en el Tramo V, a fin de que los ejecute el MOPC, como parte integrante del conjunto arquitectónico de edificios de gobierno que está siendo licitado en el marco del contrato de préstamo 2420/BL-PR, en aplicación del Convenio Interinstitucional suscrito en fecha 25 de enero de 2016 entre el MH, el MEC, el MOPC y otros ministerios, que tendrán sus edificios en el referido conjunto arquitectónico (¶4.4).

4.3 El cambio propuesto responde al objetivo de generar una mayor eficiencia en la ejecución de ambos proyectos dada integralidad del proyecto de oficinas en el puerto. Por un lado, el objetivo original de cada operación de forma individual no se altera; y por otro la reorientación propuesta por el GdP promovería la ejecución de la obra por un ejecutor más experimentado, sin modificar el esquema de ejecución de la operación receptora y facilitaría su supervisión.

4.4 De acuerdo con los procedimientos del Banco, esta solicitud es factible, dado que no hay cambios de objetivos, ni de componentes o actividades en ninguna de las dos operaciones y sólo se estaría actualizando la matriz de resultados del programa PR-L1044 en relación al área adicional de construcción de oficinas gobierno (18.000 m^2), correspondientes al edificio del MEC, pasando de 54.000 a 72.000 m^2, y algunos otros indicadores menores de producto[3] que han sido ajustados por solicitud del gobierno. En cuanto a los resultados de este componente de reconversión urbana, el indicador de resultados es la revalorización de la tierra en el área de intervención. Un incremento menor de área construida no tendría impacto significativo en el resultado final del valor de la tierra teniendo en cuenta que también hay inversiones en infraestructura de servicios y un Plan Maestro que apalanca inversiones privadas de importancia en el predio del puerto (EEO#7). Asimismo, los recursos adicionales representan solo un 11% de los recursos totales del proyecto actual y la evaluación económica, que incluye las oficinas de gobierno, refleja una Tasa Interna de Retorno Económico (TIRE) del 31% para el proyecto en su totalidad y un 28% para el Componente I, con lo cual el incremento de costos sería marginal dentro del cálculo de costo-beneficio. La matriz de resultados del programa PR-L1017 no se vería afectada dado que se trata de un préstamo en función de resultados y en contratos modificatorios previos se agruparon los indicadores de desempeño educativo en los cuatro primeros tramos, por lo que el Tramo V se reorientaría íntegro, con recursos y resultados, al programa PR-L1044.

[3] Se eliminó el componente de enlace vial de los tres poderes y se redujo la extensión del corredor principal de BRT al modificarse la ubicación de las estaciones terminales de San Lorenzo y Asunción.

4.5 Ambas operaciones cuentan con recursos concesionales y desde el punto de vista financiero se mantienen el cronograma de amortización y las condiciones financieras de los préstamos originales[4]; y no se estaría extendiendo el tenor del préstamo original. Por otra parte, los nuevos recursos no superan el 40% del monto original de la operación receptora de los recursos que serán reorientados[5]. El cambio propuesto tampoco implica una modificacion en el mecanismo de ejecucion de la operacion PR-L1044, ni tampoco de los plazos de ejecución actuales ni de los instrumentos de ejecucion (matriz de riesgos, Sistema de Ejecución de Planes de Adquisiciones (SEPA) y Plan de Monitoreo y Evaluación), dado que en la licitación de las oficinas de gobierno ya está incluido el edificio del MEC. Se adjunta como anexos a esta operación, la última versión actualizada del Plan de Ejecución Plurianual (PEP) y del Plan Operativo Anual (POA) (EEO#6) y una matriz de resultados (Anexo II).

4.6 Asimismo, en función a lo estipulado por la Directiva B.3 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703), la clasificación ambiental del programa original PR-L1017 es “C” debido a que las obras a ser emprendidas causarían impactos ambientales y sociales mínimos, mientras que la clasificación ambiental del programa receptor de los fondos PR-L1044 es “B”, debido a que su ejecución causaría impactos ambientales y sociales negativos localizados y de corto plazo, para los cuales se dispone de medidas de mitigación efectivas. Para el cumplimiento de las políticas, el subcomponente de edificios de gobierno del programa PR-L1044 se desarrolló un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Plan Maestro para el conjunto de las obras previstas por el GdP (EEO#4), así como las consultas públicas y aprobaciones de la Junta Municipal de Asunción como corresponde en estos casos (EEO#3). Asimismo, el proyecto cuenta con Licencia Ambiental otorgada por la Secretaría del Ambiente, SEAM (EEO#5). Dentro del proceso a seguir, está previsto que previo al comienzo de la construcción de los edificios de gobierno se cuente con el EIA específico para dicha obra. Este documento incluye como anexo un Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS) específico y actualizado para las oficinas de gobierno con la inclusión del edificio del MEC.

4.7 Como resultado de la reorientación de los US$18.000.000 del programa PR-L1017, se incrementa el financiamiento total del BID del programa PR-L1044 de US$125.000.000 a US$143.000.000. El total de la operación queda en US$178.000.000 incluyendo la contrapartida local, tal como sigue:

---

4 Se mantiene el *pari passu* original aprobado por el Directorio, dado que ambos préstamos tienen el mismo.

5 Se considera que un cambio sustancial no es extenso cuando el cambio propuesto: (i) no altera en gran medida el diseño del proyecto aprobado originalmente; y (ii) no utiliza una porción importante de los recursos aprobados originalmente ni de nuevos fondos (un monto inferior al 40% del monto del préstamo original) para financiar las nuevas actividades o ampliar la escala de las actividades originales.

Tabla 1. Costos y componentes (US$)

	Componentes	BID Actual	BID Modificación	Contrapartida	Total
1	**Reconversión Urbana**	**22.190.000**	**18.000.000**	**6.270.000**	**46.460.000**
1.1	Rehabilitación urbana y puesta en valor del Barrio San Jerónimo	1.590.000	-	710.000	2.300.000
1.2	Sistema de espacios abiertos de uso público (plazas)	54.000	-	6.000	60.000
1.3	Enlace vial de los tres poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos[1]	-	-	-	-
1.4	Edificios de gobierno y centros de atención al contribuyente	18.362.000	18.000.000[2]	5.338.000	41.700.000
1.5	Restauración de edificios históricos de uso público	2.184.000	-	216.000	2.400.000
2	**Primer Corredor de Transporte Público Masivo**	**89.100.000**	**-**	**26.800.000**	**115.900.000**
2.1	Mejora de la infraestructura y del ambiente urbano	80.350.000	-	24.650.000	105.000.000
2.2	Centro de control y operación	6.310.000	-	1.890.000	8.200.000
2.3	Viabilización social y ambiental	2.440.000	-	260.000	2.700.000
3	**Administración**	**8.628.000**	**-**	**812.000**	**9.440.000**
3.1	Equipo de trabajo	3.458.000	-	342.000	3.800.000
3.2	Equipamiento	145.600	-	14.400	160.000
3.3	Gasto de operación	5.024.400	-	455.600	5.480.000
4	**Auditorías y evaluaciones del programa**	**182.000**	**-**	**18.000**	**200.000**
5	**Imprevistos**	**-**	**-**	**-**	**-**
	Subtotal	**120.100.000**	**18.000.000**	**33.900.000**	**172.000.000**
6	**Reembolso de FAPEP[3] (PR-L1056)**	**4.900.000**	**-**	**1.100.000**	**6.000.000**
	Total	**125.000.000**	**18.000.000**	**35.000.000[4]**	**178.000.000**

[1] Este ítem aparece sin presupuesto asociado dado que, por solicitud del gobierno, se eliminó el enlace vial de los tres poderes del Estado e infraestructura de servicios básicos que estaba previsto originalmente.

[2] Los recursos adicionales (US$18.000.000) se han incorporado al ítem 1.4 de edificios de gobierno y centros de atención al contribuyente. A efectos de la matriz de resultados, sólo se estaría afectando el indicador de producto correspondiente al número de metros de oficinas de gobierno, dado que se agregan las del MEC (se pasaría de 54.000 m² de oficinas a 72.000 m², es decir 18.000 m² más).

[3] Facilidad para la Preparación y Ejecución de Proyectos.

[4] El monto de la contrapartida local incluye US$19.000.000 correspondientes a los recursos del Fondo de la Organización de Países Exportadores de Petróleo para el Desarrollo Internacional (OFID).

V. RECOMENDACIÓN DEL EQUIPO DE PROYECTO

5.1 Sobre la base de la evidencia y la documentación presentada por el prestatario, al igual que el análisis presentado en las secciones previas del presente documento, la Administración del Banco recomienda que, siguiendo lo establecido en el Manual OA-430: Cambios Sustanciales y Fundamentales a Operaciones, Sección B.2, y lo establecido en el documento CS-3953-3: Lista de Asuntos que el Directorio puede considerar por Procedimiento Corto, el Directorio Ejecutivo apruebe bajo procedimiento corto las modificaciones a las resoluciones y los contratos correspondientes a los programas PR-L1017 y PR-L1044. Con estos cambios se estaría reorientando US$18 millones del programa PR-L1017 hacia el programa PR-L1044, con el objetivo de financiar la terminación y entrega de la nueva sede del MEC, como parte de los edificios de gobierno, y se estaría concluyendo la ejecución del programa PR-L1017 y cerrándolo operativamente. La reorientación de recursos será reflejada, según aplique, en enmiendas a los contratos de préstamo 2420/BL-PR y 1880/BL-PR.

MODIFICACIÓN PROPUESTA PARA LOS PRÉSTAMOS 2420/BL-PR Y 1880/BL-PR

Nota de evaluabilidad

Esta propuesta es una modificación solicitada por el Ministerio de Hacienda de Paraguay para la reorientación del saldo no desembolsado y no comprometido (US$18.000.000) del préstamo "Programa Escuela Viva II" (PR-L1017) al sector de desarrollo urbano/transporte destinado a financiar el "Programa de Reconversión del Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas del Gobierno" (PR-L1044). Al ser una modificación no se incluye una matriz DEM y la nota de evaluabilidad se enfoca en cómo la modificación afecta el análisis de la lógica vertical, su correspondiente matriz de resultados, el análisis económico y el plan de evaluación.

Teniendo en cuenta que la modificación de las operaciones consiste únicamente en el traspaso de un producto (la construcción de la sede del Ministerio de Educación y Cultura (MEC)) y su respectivo presupuesto de una operación a otra, no se encuentran cambios sustanciales en la evaluabilidad de las dos operaciones modificadas. La justificación de la modificación obedece a que la construcción de la nueva sede del MEC, que originalmente se había previsto financiar de forma aislada en el último tramo del proyecto, no tenía un predio específico para su construcción. El gobierno solicitó al Banco la reorientación de los fondos para ser ejecutados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, como parte integrante del conjunto arquitectónico de edificios de gobierno que está siendo licitado en el marco del contrato de préstamo (PR-L1044).

La lógica vertical del proyecto que recibe el traspaso de recursos resulta adecuada, y no se ve afectada por estos nuevos recursos. En cuanto a la matriz de resultados, principalmente se actualizó la matriz del programa PR-L1044 y se modificó el producto en donde se indica el área adicional de construcción de oficinas de gobierno (18.000 m2), correspondientes al edificio del MEC, pasando de 54.000 a 72.000 m2. En cuanto a los indicadores de resultados de este componente de reconversión urbana, el indicador de resultado (revalorización de la tierra en el área de intervención) permaneció igual. La matriz de resultados del programa PR-L1017 no se ve afectada dado que se trata de un préstamo en función de resultados, que cuenta con cinco tramos. Los cuatro primeros tramos ya han cerrado operativamente y el Tramo V se reorientará con recursos y resultados, al programa PR-L1044. Se considera que este cambio es apropiado, justificable, y no altera la lógica vertical original del programa, ya que la construcción de este edificio contribuye al objetivo principal del programa. Este objetivo es contribuir al aumento de la calidad de vida de la población del área de intervención mediante la rehabilitación y mejoramiento de infraestructura urbana y de transporte, a través de la revitalización urbana de la zona central de Asunción incluyendo la construcción y mejoramiento de las oficinas de gobierno y centros de atención al contribuyente.

No se presenta un análisis económico nuevo para la operación PR-L1044, pero esto se justifica con el hecho que los recursos adicionales que se recibirán representan solo un pequeño porcentaje de los recursos totales del proyecto actual y la evaluación económica de la operación sigue siendo económicamente rentable aun con este aumento en costos. Para el plan de monitoreo y evaluación, el paquete de modificación presenta una versión actualizada del PEP, y POA.

MATRIZ DE RESULTADOS ACTUALIZADA

Objetivo del Componente I	Revertir el proceso de deterioro urbano actual, promoviendo una revalorización inmobiliaria de la zona y generando un nuevo polo de desarrollo urbano para la ciudad.		
Propósito del Proyecto	(i) Contribuir al mejoramiento de la calidad de vida urbana de la población del área de influencia. (ii) Reequilibrar el crecimiento urbano de la Ciudad de Asunción. (iii) Mejoría en las condiciones en que las personas viven, trabajan y utilizan el sector intervenido y su reactivación inmobiliaria.		
Indicadores de Impacto	**Línea de Base**	**Meta**	**Comentarios**
Valorización del precio del terreno en la zona de intervención	Año 2008 = US$70 m^2	Año 4 = US$100 m^2	Línea de Base: Estudio Económico Financiero
Objetivo del Componente II	Diseño, estructuración e implementación de un sistema integrado de transporte público de pasajeros priorizando su desplazamiento en ómnibus de alta capacidad a través de carriles exclusivos (BRT). En una primera etapa se desarrollará en el corredor San Lorenzo – Centro de Asunción a lo largo de las Avenidas Eusebio Ayala – Mariscal Estigarribia, eje principal y de mayor volumen de pasajeros.		
Propósito del Proyecto	Aumentar la eficacia, eficiencia y calidad del sistema de Transporte Público Metropolitano y construir la primera etapa del Proyecto BTR en el corredor Eusebio Ayala – Mariscal Estigarribia entre Asunción y San Lorenzo.		
Indicadores de Impacto	**Línea de Base**	**Meta**	**Comentarios**
Aumento de la velocidad comercial de los vehículos en la troncal al inicio de la operación del sistema	Año 0: la velocidad comercial actual es de 11 km/h	Año 5: Aumento de la velocidad comercial del sistema de transporte no menor que el 50% con relación a la velocidad actual.	Se realizará la medición al inicio de las consultorías para medir la velocidad actual y establecimiento de las líneas de base, luego en forma posterior al poner en operación el sistema.
Reducción de la tasa de accidentes en que estén involucrados buses del transporte público en el eje.	Año 0: A determinar	Año 5: Reducción del 15% de la tasa de accidentes de tránsito en los cuales esté involucrado un bus.	La línea de base será desarrollada por la Unidad Técnica del Componente de acuerdo a datos de las Estadísticas policiales, Emergencias Médicas, Observatorio de Violencia MSPyBS.
Ahorro del tiempo de viaje de los usuarios	Año 0: Resultado de encuestas de origen y destino	Año 5: Disminución de al menos 25% con relación a la línea de base.	La línea de base será determinada con base a encuestas especializadas a ser desarrolladas.

Componente I. Reconversión Urbana										
Subcomponente I. Rehabilitación Urbana y Puesta en Valor del Barrio San Jerónimo										
Subcomponente I	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
1.1 Desagües pluviales y cloacales, agua potable y redes del Barrio San Jerónimo realizadas	%						33	67		100
1.2 Calles vehiculares reacondicionadas	m^2						240	2.160		2.400
1.3 Un centro comunitario de 500 m2 (y un mirador construido de 100 m2)	Centro							1		1
1.4 Arroyos Jaén (2da etapa) y Jardín saneados	m^2		2.620			5.526,8	1.213,2			9.360
1.5 Avenida Stella Maris Rehabilitada (FAPEP)	Avenida habilitada		0,2	0,75	0,05					1
1.6 Plaza ferial (espacios cubiertos, módulos de venta, espacios intermedios, circulación)	%								100	100
RESULTADOS										
Puesta en Valor de la imagen urbana en el Barrio San Jerónimo	10% de puesta en valor						70%	30%		100%
Subcomponente II. Auditoría y Evaluación del Programa										
Subcomponente III. Imprevistos										
Subcomponente IV. Sistema de espacios abiertos de uso público										

Subcomponente IV	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
4.1 Obras de construcción o reacondicionamiento de espacios abiertos de uso público (Plaza Rodríguez de Francia, Plazoleta Isabel la católica, Plaza de los Inmigrantes y Parque lineal Jaén)	Plazas reacondicionadas						1	1	2	4
4.2 Parque de la Solidaridad construido (Espacios verdes de uso público) habilitado (FAPEP)	Parque habilitado	0,3	0,7							1
4.3 Diseño Final de Obras de espacios de uso público	Diseño Final							1		1
RESULTADOS										
Incremento de la disponibilidad de espacios abiertos de uso públicos revitalizados.	m^2		87.000							87.000
Subcomponente V. Enlace Vial de los tres poderes del Estado										
Subcomponente V	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
5.1 Regularización, desarrollo y dotación de redes e infraestructura en el sector de intervención	ml									0
RESULTADOS										
Enlace Vial habilitado	%									0
Subcomponente VI. Oficinas de Gobierno										
Subcomponente VI	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
6.1 Proyectos Ejecutivos para Bloques I, II, III y Estacionamiento elaborados	Proyecto ejecutivo							1		1
6.2 Bloques de edifícios I, II, III, IV construídos. Incluye compra de terreno y fiscalización	Avance de Obra								0,4	1(*)

RESULTADOS										
Ahorro del tiempo de los contribuyentes al concurrir y realizar sus trámites en los centros de atención al contribuyente del Complejo	Disminución del 30% del tiempo								tiempo disminuido	
*El 60% restante, requeriría de una extensión de plazo para su ejecución										
Subcomponente VII. Restauración de Edificios Históricos										
Subcomponente VII	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
7.1 Edificios históricos restaurados	m^2	0							2.371	2.964 (*)
**La diferencia de m^2, requeriría de una extensión de plazo para su ejecución*										

Componente II. Primer Corredor de Transporte Público Masivo										
Subcomponente VIII. Mejora de la Infraestructura y del Ambiente Urbano										
Subcomponente VIII	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
8.1 Estructuración de la infraestructura del Sistema BRT	Sistema		1							1
8.2 Corredor troncal que incluye redes de servicios públicos construido	km							6	11	17
8.3 Vías alimentadoras con pavimento de todo tiempo construidas (la financiación en parte se realiza con el producto 2.1.2)	km						6	40	54	100
8.3 Terminales de Integración San Lorenzo (1) y Asunción (1) construidas	Terminales								2	2
8.4 Estaciones de acceso al sistema troncal y paradas construidas	Estaciones de acceso							6	18	24
8.5 Intersecciones semaforizadas conectadas al Centro de Control de Semáforos en forma centralizada habilitadas	%								100	100
8.6 Obras de Mejoramiento Urbanístico y Paisajístico a lo largo del corredor ejecutada	Obra de mejoramiento								1	1

Subcomponente VIII	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
8.7 Obras para la construcción de la Red de Ciclovías y sistemas peatonales construidas	km							14	9	23
8.8 Obras para la construcción de la Red de Ciclovías y sistemas peatonales construidas	km									
Subcomponente IX. Centro de Control y Operación										
Subcomponente IX	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
9.1 Estructuración y Actualización del Plan Operacional del BRT	Planes					1				1
9.2 Estructuración del modelo tarifario y del Plan de Negocios	Planes					1	1			
9.3 Centro de Gestión y Control en Operación	Centro								1	
9.4 Centro de monitoreo ambiental en operación	Puntos de monitoreo								1	1
9.5 Sistemas de Transporte, Billetaje y Optimización de Flota concesionados	Informes							1		1
RESULTADOS										
Ente Gestor planifica, administra y controla el sistema	%								100	100
Subcomponente X. Viabilización Socio Ambiental										
Subcomponente X	**Unidad de Medida**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**EOP**
PRODUCTOS										
10.1 Reubicación de Vendedores informales del Mercado 4	%								100	100
10.2 Capacitación Empresarial y Asistencia Técnica	%									
10.3 Conductores y trabajadores técnicos capacitados suficientemente para operar el BTR	%								25	100(*)
10.4 Campañas de comunicación	%						50	30	20	100
*La diferencia de 75%, requeriría de una extensión de plazo para su ejecución										
Subcomponente XI. Administración										

DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE-___/17

Paraguay. Modificación de los programas “Escuela Viva II” (PR-L1017) y “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044). Préstamos 1880/BL- PR y 2420/BL-PR a la República del Paraguay

El Directorio Ejecutivo

RESUELVE:

1. Aprobar la enmienda del Programa “Escuela Viva II” (PR-L1017) y del Programa “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno” (PR-L1044), financiados con recursos de los préstamos 1880/BL-PR y 2420/BL-PR, respectivamente, para reorientar recursos del programa “Escuela Viva II” hacia el programa “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno”, con el objetivo de financiar la terminación y entrega de la nueva sede del Ministerio de Educación y Cultura del Paraguay como parte de los edificios de gobierno de dicho país.

2. Autorizar al Presidente del Banco o al representante que él designe, para que, en nombre y representación del Banco proceda a formalizar el contrato o los contratos modificatorios que sean necesarios con la República del Paraguay, como Prestatario, para permitir la utilización de los recursos disponibles en la operación PR-L1017, por un monto de US$18.000.000, para contribuir con el financiamiento del Componente I del programa “Reconversión Centro, Modernización del Transporte Público Metropolitano y Oficinas de Gobierno”, de acuerdo con los términos y condiciones del Documento PR-_____.

(Aprobada el ___ de _____ de 2017)